

Архангельский трамвай

1916–2004



Я. Лейцингеръ

Яков Иванович Лейцингер,
городской голова с 1903 по 1914 год,
инициатор создания трамвая в Архангельске

Рваный край фотографии справа – след истории. Когда в 1937 г. в доме потомков Якова Ивановича производились арест и обыск, домочадцы в страхе отломали часть картонного снимка – рядом с Лейцингером был изображён губернатор. «Он завоевал всеобщее уважение, был избран городским головой и загорелся идеей построить в Архангельске трамвай. У акционерного общества, которое он сколотил для этой цели, денег не хватало. Тогда он заложил свой дом, и в городе появился трамвай. Теперь это всё забыто», – писал в своей книге «Всему свой час» Игорь Багрянский.

Набор из 31 открытки, посвящённый
истории архангельского трамвая



Константин Гаврилович Репин (слева),
ответственный инженер,
создатель архангельского трамвая

Фото Аатолия Поплавского. 1916 г.

*Набор из 31 открытки, посвящённый
истории архангельского трамвая*



ARCHANGEL / RUSSIA



Команда Репина на фоне вагона Мытищинского завода
и здания трамвайного депо. Вагоны данного типа
эксплуатировались в Архангельске с 1916 по 1952 год

Фото Анатолия Поплавского. 1916 г.

*Набор из 31 открытки, посвящённый
истории архангельского трамвая*



Отцы города на фоне здания
городской думы на углу пр. Троицкого и ул. Полицейской
(ныне – ул. Свободы) в день открытия трамвая.
Теперь в этом здании размещается медицинский университет

Фотограф неизвестен. 26 июня 1916 г.

*Набор из 31 открытки, посвящённый
истории архангельского трамвая*





Вагон Мытищинского завода на пр. Троицком.
Слева – Мариинская гимназия, в которой размещался
штаб английского экспедиционного корпуса
во время интервенции на Севере. На флагштоке –
британский флаг

Неизвестный английский фотограф. Весна 1919 г.

*Набор из 31 открытки, посвящённый
истории архангельского трамвая*



Вагон Мытищинского завода
на пр. Троицком возле ул. Пермской
(ныне – ул. Суворова). За трамваем – один из старых
корпусов современной 1-й городской больницы

Американская кинохроника. 1918 г.

*Летом 1918 г. работники и служащие трамвайного депо объявили
забастовку и отказались возить интервентов по городу.
По одному, под конвоем их проводили в депо, но многие скрылись
из дома. Пришлось на их место встать английским и
американским военнослужащим.*

*Набор из 31 открытки, посвящённый
истории архангельского трамвая*





Снимок сделан в 1918 году летом,
когда работники трамвайного депо устроили забастовку
и трамваи водили английские и американские
военнослужащие

Американская кинохроника. 1918 г.

*Набор из 31 открытки, посвящённый
истории архангельского трамвая*



Ледовая трамвайная переправа через
протоку Кузнечиху

Фото Анатолия Поплавского. 1918 г.

*Набор из 31 открытки, посвящённый
истории архангельского трамвая*



Ледовая трамвайная переправа через протоку Кузнечиху.
На заднем плане – Троицкая церковь

Фотограф неизвестен. 1926 г.

*Набор из 31 открытки, посвящённый
истории архангельского трамвая*



Коллектив Архангельской городской железной дороги.
Снимок сделан на углу ул. Урицкого и пр. Петроградского
(ныне – пр. Ломоносова)

Фотограф неизвестен. 1928 г.

*Набор из 31 открытки, посвящённый
истории архангельского трамвая*



Промышленный электровоз с прицепными
грузовыми вагонами на доставке стройматериалов
к строящемуся зданию Дома Советов
(ныне – областная администрация) и реконструирующемуся
участку пути на пр. Павлина Виноградова
(ныне – пр. Троицкий)

Фотограф неизвестен. 1932 г.

*Набор из 31 открытки, посвящённый
истории архангельского трамвая*



Поезд из моторного вагона серии Х и прицепного вагона
серии КП на пр. Павлина Виноградова (ныне – пр. Троицкий).

Вагоны серии Х эксплуатировались в Архангельске
с 1931 по 1969 год, а серии КП – с 1931 по 1963 год

Фотограф неизвестен. Начало 1930-х гг.

*Набор из 31 открытки, посвящённый
истории архангельского трамвая*



Поезд из моторного вагона КТМ-1
и прицепного вагона КТП-1 центрального маршрута
на углу пр. Павлина Виноградова (ныне – пр. Троицкий)
и ул. Вологодской. Вагоны данных моделей
эксплуатировались в Архангельске с 1953 по 1978 год

Фото Максимилиана Поповича. Середина 1950-х гг.

*Набор из 31 открытки, посвящённый
истории архангельского трамвая*



В салоне архангельского трамвая 1950-х годов

Фото Юрия Барашкова. 1958 г.

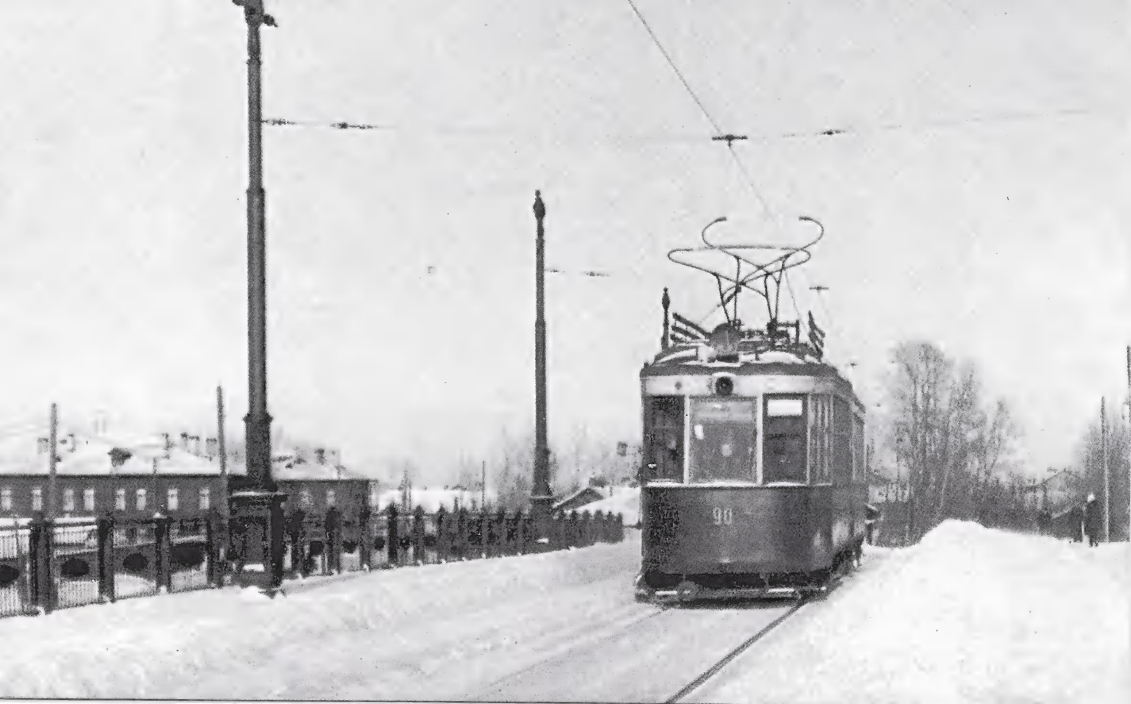
*Набор из 31 открытки, посвящённый
истории архангельского трамвая*



Поезда из вагонов серии Х с прицепом (слева)
и вагонов КТМ-1 и КТП-1 (справа) на углу
пр. Павлина Виноградова (ныне – пр. Троицкий)
и ул. Гайдара

Фото Максимилиана Поповича. Середина 1950-х гг.

*Набор из 31 открытки, посвящённый
истории архангельского трамвая*



Вагон серии Х на мосту через протоку Повракулку.
Эта ветка архангельского трамвая
была самой северной в мире

Фотограф неизвестен. 1960-е гг.

*Набор из 31 открытки, посвящённый
истории архангельского трамвая*



Поезд из вагонов ЛМ-68 маршрута № 5
на пр. Павлина Виноградова (ныне – пр. Троицкий)
возле ул. Суворова. Вагоны данной модели эксплуатировались
в Архангельске с 1970 по 1985 год

Фотограф неизвестен. 1971 г.

*Набор из 31 открытки, посвящённый
истории архангельского трамвая*



Вагон ЛМ-57 маршрута № 5
на пр. Павлина Виноградова (ныне – пр. Троицкий)
возле остановки «Ул. Карла Маркса».
Вагоны данной модели эксплуатировались в Архангельске
с 1969 по 1983 год

Фотограф неизвестен. Около 1970 г.

*Набор из 31 открытки, посвящённый
истории архангельского трамвая*



Вагон ЛВС-86Т маршрута № 2 на пр. Ленинградском
в районе ул. Никитова. Вагоны данной модели
эксплуатировались в Архангельске с 1993 по 2002 год

Фото Ааре Оландера. 1994 г.

*Набор из 31 открытки, посвящённый
истории архангельского трамвая*



ARCHANGEL / RUSSIA



Вагон ЛМ-93 маршрута № 2
на пр. Ленинградском. Вагоны данной модели
эксплуатировались в Архангельске с 1995 по 2004 год

Фото Ярослава Лученцкого. 2002 г.

*Набор из 31 открытки, посвящённый
истории архангельского трамвая*



Вагон РВЗ-6М2 маршрута № 2 на пр. Ленинградском

Фото Алексея Чернова. 2003 г.

*Набор из 31 открытки, посвящённый
истории архангельского трамвая*



Типичный салон вагона РВЗ-6М2 в последние годы
существования архангельского трамвая

Фото Александра Морозова. 2002 г.

*Набор из 31 открытки, посвящённый
истории архангельского трамвая*



ARCHANGEL / RUSSIA



Вагон РВЗ-6М2 маршрута № 2 на повороте
с набережной Северной Двины на ул. Урицкого

Фото Ярослава Лученцкого. 2002 г.

*Набор из 31 открытки, посвящённый
истории архангельского трамвая*

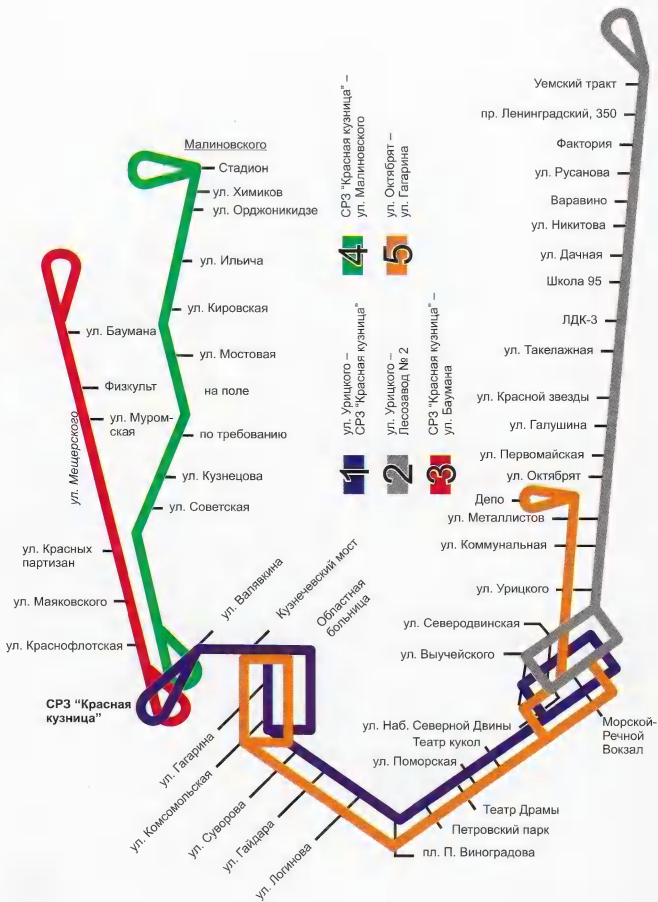


Схема маршрутов архангельского трамвая
по состоянию на 2000 год

*Набор из 31 открытки, посвящённый
истории архангельского трамвая*





Вагоны РВЗ-6М2 маршрута № 2 на пр. Троицком.
С августа 2001 года этот маршрут был продлён
до ул. Гагарина

Фото Александра Морозова. 2002 г.

*Набор из 31 открытки, посвящённый
истории архангельского трамвая*



Вагоны РВЗ-6М2 маршрута № 2 на пр.Троицком
возле ул. Карла Либкнехта

Фото Александра Морозова. 2002 г.

*Набор из 31 открытки, посвящённый
истории архангельского трамвая*



Вагон РВЗ-6М2 следует по Кузнечевскому мосту
по пути в депо после завершения работы на маршруте № 4

Фото Александра Морозова. 2002 г.

*Набор из 31 открытки, посвящённый
истории архангельского трамвая*



Поезд из вагонов РВЗ-6М2 маршрута № 1 на повороте
с ул. Выучейского на набережную Северной Двины.
Вагоны данной модели эксплуатировались в Архангельске
с 1978 по 2004 год

Фото Ааре Оландера. 1994 г.

*Набор из 31 открытки, посвящённый
истории архангельского трамвая*



Вагон РВЗ-6М2 маршрута № 4 возвращается с Сульфата

Фото Александра Морозова. 2002 г.

*Набор из 31 открытки, посвящённый
истории архангельского трамвая*



Вагон РВЗ-6М2 на пути к Варавино

Фото Александра Морозова. 2002 г.

*Набор из 31 открытки, посвящённый
истории архангельского трамвая*



Вагон ЛМ-93 в последний день работы трамвая
на пр. Троицком возле остановки «Ул. Суворова»

Фото Татьяны Тарбаевой. Май 2003 г.

*Набор из 31 открытки, посвящённый
истории архангельского трамвая*

21 мая 1913 года Архангельская городская дума приняла решение о создании в Архангельске трамвайного движения. Инициатором этого решения был тогдашний городской голова Яков Иванович Лейцингер (1855–1914). Работы поручили псковскому инженеру Константи-ну Репину.

Трамвай в Архангельске был пущен 26 июня 1916 года. В то время это было вершиной технического прогресса на Севере. Трамвайный путь протяжённостью 15 км охватывал центральную часть города от ул. Ар-терейской (ныне ул. Урицкого) до Общины Красного Креста (те-перь – ул. Суворова). Одновременно было построено трамвайное депо на 16 вагономест и тяговая подстанция мощностью 500 киловатт. В пер-вый же год эксплуатации трамвай перевёз 7 миллионов пассажиров.

По завершении строительства Репин уехал, а начальником Архан-гельских городских электрических предприятий стал его помощник

Фридрих Адамович Лиц, который в 1919 году разработал проект благо-устройства города с развитием трамвая и электрического освещения. В 1920-х годах трамвай быстро и непрерывно развивался. К 1940 году парк вагонов был значительно обновлён и вырос до 79 единиц. К этому времени трамвайные пути были проложены до лесозавода «Красный Октябрь», а также ветки в Соломбале, Маймаксе и до СЦБК.

В 30-е и 40-е годы архангельский трамвай выполнял большие гру-зовые перевозки, достигшие наибольшего объёма в 1937–1938 годах. Главными грузами были отходы лесопильных заводов, которые от-возились в качестве топлива в городские бани и на электростанцию. Производились также большие перевозки строительных материалов, для чего к строящимся объектам и баням сооружались временные трамвайные пути. Для этих перевозок трамвай имел 8 промышленных электровагонов и несколько грузовых моторных вагонов, а также боль-шой парк грузовых прицепных вагонов.

В послевоенные годы объём трамвайных перевозок продолжал воз-растать, а подвижной состав обновился. В 1969 году в Архангельском

трамвайном парке было 89 вагонов, а общая протяжённость маршру-тов составляла 41,8 км.

Но пришли другие времена. В мае 2002 года из-за плохого техни-ческого состояния Кузнечевского моста был укорочен маршрут № 1. В октябре закрыли ставшие «автономными» соломбальские маршруты № 3 и № 4. В мае 2003 года было прекращено движение трамваев по Троицкому проспекту. Единственный оставшийся маршрут № 2 эне-ргетики отключили за долги в июле 2004 года. В том же году 7 сентября собрание кредиторов Архангельского муниципального трамвайно-троллейбусного предприятия приняло решение о закрытии в Архан-гельске трамвайного движения.

Хочется верить, что история архангельского трамвая на этом не за-кончится. Трамвай, безусловно, вернётся в город, только когда? Лишь время ответит на этот вопрос. Но не придётся ли нам снова догонять технический прогресс?

Слово «трамвай» пришло к нам из Англии. Этим словом (tramway) называлась дорога из двух толстых брусьев, уложенных на земле. Дословно «трамвай» означает «колея», «колейный путь». Такие дороги использовались на рудниках и шахтах многих стран. По краю колеса, чтоб оно не соскочило с бруса, устраивался специальный выступ, которым колесо упиралось в край деревянного «рельса». Вскоре рельсы стали чугунными, а дорога стала называться конно-железной. Появление электрического двигателя произвело в технике революцию, сравнимую с изобретением паровой машины, и конно-железная дорога превратилась в трамвай. Проводом при этом служит сама дорога, рельсы из стали хорошо проводят ток, надо лишь изолировать их от земли. Эту замечательную идею впервые высказал в 1877 году и тут же проверил опытами на железной дороге под Петербургом русский военный инженер Фёдор Пирозский. Его изобретение подхватили предприимчивые немцы электротехнической фирмы «Сменс и Гальске», пустившие в 1879 году на Берлинской промышленной выставке первый в мире электропоезд.

В России первый трамвай пущен в Киеве в 1892 году, затем в Москве в 1903 году и Петербурге – в 1907 году. К началу строительства трамвая в Архангельске он был уже в 34 городах и стал последним, введённым до 1917 года в России.

